

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION
DE
COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA

Tercer Período

CARPETA Nº 748 de 1987

DISTRIBUIDO Nº 58 de 1987

Comisión de
Agricultura y Pesca

Marzo de 1987

FLOTA ATUNERA DE BANDERA NACIONAL

Situación

Versión taquigráfica de las palabras pronunciadas por el Señor Representante Nacional Edén Melo Santa Marina

---

25 x

VERSION TAQUIGRAFICA DE LAS PALABRAS PRONUNCIADAS POR EL SEÑOR REPRESENTANTE DON EDEN MELO SANTA MARINA EN SESION DE 10 DE DICIEMBRE DE 1986

Diario de Sesiones Nº 1919 - página 370

SEÑOR MELO SANTA MARINA. — **Señor Presidente:** cuando empleamos el tiempo de esta Cámara realizando esta exposición —por otra parte, trataremos de ajustarnos a lo estrictamente autorizado—, procuramos dar estado parlamentario a este problema no resuelto de la flota atunera asiática que trabaja con bandera nacional. De alguna manera el tema se enmarca en una línea de trabajo que nos llevó, tal vez sin la disponibilidad de tiempo que hubiéramos deseado, a la presentación de una nómina bastante extensa de proyectos de ley, que a grandes rasgos podrían caratularse como de marina mercante, de marina de cabotaje y distintos aspectos de la pesca y de la flota pesquera en general. Para este trabajo algunas veces contamos con la colaboración solidaria e inteligente de nuestros compañeros, los señores Diputados Bertacchi y Prieto, así como también con la de otros muchos compañeros que, a nivel de la estructura de nuestro partido y fuera de él, poseen importantes conocimientos técnicos y experiencia en la materia.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Cassina).

— Estos proyectos, en buena medida, guardan estrecha relación con otros que llevan nuestra firma y que están en las carpetas de las distintas Comisiones, referidos a fomento y ubicación de la marina mercante en la órbita de competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; normas laborales aplicables a los buques pesqueros de bandera nacional; reubicación de ILPE como auténtico agente estatal en la materia de los recursos vivos acuáticos y de la protección y racionalidad de la explotación de la riqueza ictícola nacional; nacionalidad de las tripulaciones de los buques de bandera nacional; y finalmente el relativo a la ley de abanderamiento de los buques mercantes.

Todos estos proyectos llevan el sello de la preocupación y del propósito de preservar para el país, por un lado, las riquezas que atesora nuestro mar, nuestros espejos de aguas territoriales y fluviales y, por otro, el de que en el mar los uruguayos encuentren las oportunidades de trabajo y de generación de riqueza que nuestro pequeño territorio no puede darles.

A modo de introducción, señor Presidente, debemos manifestar que si particularizamos el apasionante tema de la explotación de los recursos pesqueros en este sector de los túnidos, es porque en nuestro concepto él tiene singulares características y porque, de alguna manera, es el dedo acusador que señala la poca responsabilidad con que, como nación, hemos encarado la explotación de los recursos del mar.

Naturalmente, para nosotros la cosa pasa, en definitiva, por la incapacidad manifiesta del país para encarar con rigor su destino de nación marítima, mucho más cuando ese destino se relaciona con la pesca en todas sus especialidades, no sólo porque somos un pueblo asomado al mar, un pueblo que se considera de pradera, pero que vive recostado al mar sin poder navegar —o sin atreverse a hacerlo—, sino fundamentalmente porque frente a nosotros se extiende un mar que atesora una de las riquezas pesqueras más importantes del globo.

No es por casualidad que en el Atlántico Sur —que también es nuestro mar— se concentran hoy en día inmensas flotas pesqueras provenientes del otro extremo del mundo. Entonces, no se trata de que nuestra aspiración nacional sea proporcionar servicios portuarios a esas flotas —acoto que algunos son servicios portuarios, y otros, los servicios de las chicas de la Ciudad Vieja. Confieso que estoy tentado de calificar como se merece esta conducta nacional, digamos, que viene a dar apoyo logístico a quienes se ocupan de depredar riquezas que son nuestras.

De paso hay que precisar que cuando, con justicia, respaldamos la lucha de la República Argentina reivindicando sus derechos en el sur, también estamos reivindicando nuestros propios derechos nacionales. No se trata únicamente de las Malvinas, colonizadas por los ingleses; se trata de que los caladeros del sur, son esenciales en la cadena ecológica que determina el equilibrio de las riquezas vivas de nuestro mar territorial y de sus aguas adyacentes.

En este marco se inscribe el tema referido a una flota pirata llegada del otro lado del mundo, a la que con nuestra bandera hemos permitido una especie de robo legal.

Veamos por ejemplo el Decreto No 1307/981, del 1o. de julio de 1981, que en realidad es una especie de patrón utilizado en todos los casos de abanderamiento de buques asiáticos dedicados a la pesca del atún.

Nos vamos a permitir distraer la atención de la Cámara un tanto extensamente, leyendo en forma textual los resultandos y considerandos del referido Decreto, por cuanto estimamos que ello va a ser sumamente ilustrativo a los efectos de la exposición que estamos realizando y de los propósitos que perseguimos al formularla.

El Decreto dice así:

"Resultando: La empresa "Retamal S.A." presentó ante el mencionado Instituto —se refiere a INAPE— un Anteproyecto de Inversión destinado a introducir al país dos Barcos Pesqueros de bandera japonesa, ZENSEI MARU No. 11 y 18, con una eslora de 53,86 metros y 48,03 metros y capacidad de bodega de 433,17 mts.^{3} y 339,38 mts.^{3}, respectivamente, para en vía experimental, afectarlos a la captura de túnidos y afines, procesamiento de la misma en la planta de "Acer Sociedad Anónima" y su comercialización en el mercado interno y la exportación: II) El Proyecto Definitivo, transcurrida la fase experimental, prevé mayores grados de procesamiento y diversificación de los mercados de comercialización; III) En cuanto a la tripulación de los buques atuneros a incorporar se plantea, ante la inexistencia de dotación nacional idónea, una excepción a los mínimos legales. Considerando: I) El monto de la inversión proyectada, la atipicidad de la pesca de túnidos y su carácter experimental en las etapas de captura, procesamiento y comercialización interna y externa por parte de una empresa nacional;

II) Reviste interes general la promoción del tipo de actividad pesquera de alta especialidad que se plantea, admitiendo con la necesaria latitud y en principio la fase experimental para dar comienzo a un tipo de pesca al que el país es ajeno, y que involucra una especie valiosa, para en una segunda etapa en función de sus resultancias estructurar un Proyecto de Inversión definitivo, con estricta adecuación a la normativa vigente; III) La pesca de túnidos en las condiciones que se practica en el Atlántico Sud Occidental, que implic. largos períodos de permanencia en el mar, es de suma especialidad y requiere una labor coordinada de pluralidad de personas altamente capacitadas al efecto, que no ha sido posible lograr por las complejidades emergentes, lo que habilita a una solución de excepción para reclutar discrecionalmente la tripulación de los atuneros a incorporar, sin perjuicio de procurar la formación de personal nacional idóneo en la medida que las circunstancias lo permitan".

Destacamos, entonces, dos elementos principales: uno, que se constituyen empresas nacionales —entre comillas— que por lo general consisten, meramente, en el alquiler de un escritorio en la Ciudad Vieja y la agregación del nombre de algún abogado a la nómina de directores; supuestas empresas que presentan a INAPE anteproyectos de inversiones para que, con fines experimentales, se incorporen sus buques a la bandera nacional; y el otro, que al término de esta fase experimental, las empresas deberían presentar un proyecto definitivo, que incluiría un mayor porcentaje del procesamiento en tierra de la captura y también la incorporación de nuevos buques.

Este problema de los atuneros me recuerda el caso de aquel comisario que, para terminar con el juego clandestino en su pueblo decidió legalizarlo, imponiéndole un tributo obligatorio por la protección policial. Aquí pasa más o menos lo mismo. La cosa comienza, en realidad, en agosto de 1977, cuando una unidad de superficie de la Armada Nacional captura en aguas territoriales uruguayas a un atunero de la República de Taiwan que estaba pescando clandestinamente. El tal atunero resultó, por añadidura, una central de comunicaciones con la isla para una flota que operaba clandestinamente desde mucho tiempo atrás en nuestras aguas.

La Prefectura Nacional Naval, luego del sumario correspondiente, aplicó a esa nave una multa consistente en U$S 1:000.000. Eso derivó en una preocupación urgente de INAPE y de varios organismos y dependencias oficiales, que finalmente se tradujo en el Decreto No. 740/77, según el cual se siguen llevando nuestras riquezas, pero ahora, además, les pagamos. Es de destacar que los sucesivos decretos —aclaro que del Poder Ejecutivo de facto— a partir de ese a que hacíamos referencia, implican que no sólo no se cumplirá con la ley nacional de cabotaje respecto a los privilegios de las tripulaciones de nacionalidad uruguaya, sino que se otorgan, además, una serie de franquicias de tipo económico que derivan de exoneraciones fiscales. Ellas son —sin pretender con esto agotar la nómina de tales privilegios— el 35 % del valor CIF del buque por el recargo a la importación; el 1 % del valor CIF del buque correspondiente a comisiones bancarias; el 15 % del valor CIF del buque correspondiente a impuesto aduanero único a la importación; 1 % del valor CIF del buque por concepto de

25 x

del buque correspondiente a impuesto aduanero único a la importación; 1 % del valor CIF del buque por concepto de tasa de movilización de bultos; 4 % del valor CIF del buque por tasas consulares; y el impuesto al valor agregado que, como se sabe, es del 20 %, también sobre el valor CIF del buque. Además, el reintegro a los combustibles, según el artículo 128 del Decreto de la Presidencia No. 23.313, referido a la Ley de Cabotaje. Además de esto existe la exoneración para estos buques respecto a la necesidad de que por lo menos el 50 % de la tripulación, su capitán y su radiotelegrafista sean de nacionalidad uruguaya.

Oportunamente solicité a la Armada Nacional que evaluara todo este extraño proceso referido a la flota asiática que trabaja con bandera nacional. Voy a hacer referencia a algunas de sus conclusiones.

Dice la Armada en un informe que tengo en mi poder: "La promulgación del Decreto 740/77 no tuvo inicialmente la repercusión favorable que en las expectativas previas se esperaba. No obstante cuando todo hacía presumir el fracaso en tal sentido, a fines de 1980, empresarios nacionales inician una campaña nacional e internacional en busca de inversores interesados. Surgen así capitales japoneses que consideran, en vista de las franquicias propuestas, la posibilidad de iniciar explotaciones en el área en una etapa que considera como experimental. No obstante para ello es necesario superar las exigencias legales, circunstancias que hacen se conjuguen los intereses de empresas pesqueras, plantas procesadoras en tierra y servicios político-administrativos, formándose una empresa a la que aportan, buques y tripulación unos; servicios de plantas los otros, y el permiso de pesca y la viabilidad los últimos. Nacen así, empresas ficticias no representativas de la realidad ya que ni su integración, ni su capital, ni sus bienes responden a la realidad. Las plantas por permitir su 'uso' imprescindible para la viabilidad sólo cobrarán un royalty, dejando de lado toda aspiración seria de industrialización. Los gestores administrativos a quienes INAPE concederá el permiso de pesca se conformarán con una pequeña participación (excepciones mediante) así como lo que recaudarán por servicios a brindar. Todo esto facilita el inescrupuloso lucro del inversor extranjero dueño del buque, de la tripulación y del mercado internacional. Ayuda la necesidad del país de conocer su real potencial de túnidos. Las empresas las más de las veces no demostrarán interés de integración y cuando integren directorios con connacionales los mismos resultarán meros testaferros". Como se puede apreciar, esto constituye toda una definición política.

En definitiva, señor Presidente, más que agregar conclusiones personales, me interesa fundamentalmente destacar las extraídas por la propia Prefectura Nacional Naval, avaladas por el señor Ministro de Defensa Nacional y, naturalmente, por el propio Comandante en Jefe de la Armada, según firmas que figuran en documentos auténticos que poseo.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

SEÑOR STURLA. — ¡Que se prorrogue el término de que dispone el orador!

SEÑOR PRESIDENTE (Cassina). — Se va a votar.

(Se vota)

— Treinta y cuatro en treinta y cinco: Afirmativa.

Puede continuar el señor Diputado Melo Santa Marina.

SEÑOR MELO SANTA MARINA. — Agradezco a la Cámara, y adelanto que utilizaré apenas tres o cuatro minutos más.

Estas conclusiones a que hacía referencia constan en un expediente oficial que tengo en mi poder, que lleva el Numero 85-108.999, incoado ante un pedido de informes oportunamente cursado a través de la Presidencia del Cuerpo.

Voy a permitirme dar lectura a una parte de las conclusiones a que arriba esta dependencia de la Armada Nacional, referidas a la flota atunera. Dice así: "La necesidad del país de evaluar el potencial pesquero de túnidos, influyó en forma excesiva en las franquicias otorgadas por el Estado para transformar en atractivo el proyecto, atentando las mismas en forma por demás perjudicial a los intereses de la soberanía nacional." ¡Casi nada! Continúa diciendo: "Coadyuvaron en forma perjudicial inescrupulosos intereses personales de conciudadanos que facilitaron beneficios e intereses foráneos. De positivo se rescata que el mar territorial resulta un hábitat interesante en determinado período del año para la cadena ecológica que atrae los túnidos. El personal uruguayo se adapta con facilidad a la tarea, en la medida en que la misma resulta adecuadamente remunerada, siendo destacable la oferta de mano de obra existente de momento para la actividad".

Debo acotar que a fines de 1985, en los registros oficiales llevados por la Prefectura Nacional Naval había 421 tripulantes uruguayos interesados en integrar los roles de los buques atuneros. Inclusive, pose una nómina en donde consta la especialidad de cada uno de ellos, pero no es del caso ahora destacarlo.

Continúa el informe de la Prefectura Nacional Naval diciendo: "Se conflictúa la actividad y el sistema de trabajo para el Oficial mercante, con determinada jerarquía, quien se ha habituado al trato y deferencia de la actividad de ultramar". Debo señalar que esto se refiere a las particulares condiciones que imperan a bordo de los buques atuneros asiáticos de bandera nacional en cuanto al trato dado a las tripulaciones, que van desde una alimentación que el uruguayo no se la daría ni a los cerdos, hasta el castigo corporal a quienes incurren en faltas a sus deberes a bordo, y cosas peores.

Prosigue el informe expresando: "La falta de industrialización en tierra de su captura, hace que sean mínimos los beneficios que la actividad brinda al país. La desaparición de los buques Sonia I, Margarita y Andalucía —aquí se refiere a la deserción de la bandera nacional de estos tres buques atuneros, que no fueron los únicos que un buen día abandonaron la zona de pesca, y luego algunos aparecieron en costas africanas o en las Islas Canarias con algún tripulante uruguayo a bordo— "se entiende debe considerarse como deserción de la bandera nacional, dado que han transcurrido en exceso los 180 días de su último reporte de posición, superando así el plazo estipulado para que un buque 'con pasavante' arribe a puerto nacional".

Es decir que aquí estaba la Prefectura Nacional Naval haciendo uso del criterio más benévolo. Al no determinar nuestras leyes plazos que configuren la deserción, se entienden, por analogía, incursos en tal figura, aquellos buques que no recalan en puerto nacional en el mencionado plazo de 180 días.

Y culmina el informe con este párrafo: "La falta de garantías patrimoniales en el territorio nacional ha facilitado que inescrupulosas empresas vulneren la soberanía al no garantizar el buen uso del Pabellón Nacional, así como el acatamiento de las leyes". ¡Casi nada!

Todo este feo asunto es una cuestión heredada, obviamente, de la dictadura. Pero, a la fecha, ¿qué es lo que se ha hecho para corregir esta situación? ¿Quién puede tener dudas, a esta altura, de que las empresas auténticamente nacionales y las tripulaciones cien por ciento nacionales son aptas para la captura de los túnidos?

Debo decir que esto ha sido en realidad un gran "cuento chino", por más que en él estén involucrados, además, japoneses y coreanos.

Para finalizar, debo decir que, en nuestro concepto, tan necesario como proceder a la reforma de las estructuras agrarias y de los mecanismos de tenencia y explotación de la tierra, es la utilización genuinamente nacional de los inmensos recursos vivos de esa inmensa estancia del mar que se extiende a partir de nuestras costas, inclusive más allá de las 200 millas de uso económico exclusivo. Es necesario que el Poder Ejecutivo ponga término rápidamente a esta vergonzosa herencia de los llamados Presidentes de la República Aparicio Méndez y Gregorio Alvarez. INAPE debe asumir su papel de agente nacional en esta materia, de cara a los auténticos intereses de nuestro país.

En consecuencia, solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea remitida al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, y por su intermedio a INAPE, a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto; al Ministerio de Defensa Nacional, aunque como ya hemos visto —y también hay que decirlo—, esta Cartera tiene muy claras las cosas en cuanto a cómo ocurrieron; al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a las Comisiones especializadas de las Cámaras de Representantes y de Senadores, en la esperanza de que en el próximo período ordinario de sesiones de estos Cuerpos se aborde en profundidad y como merece, no sólo este tema de la captura de los túnidos, sino el de la pesca en general, así como todo lo relacionado con las marinas mercante y de cabotaje.

SEÑOR PRESIDENTE (Cassina). — Se van a votar los trámites solicitados por el señor Diputado.

(Se vota)

— Treinta y tres en treinta y cuatro: Afirmativa.

HORACIO D. CATALURDA
Secretario